



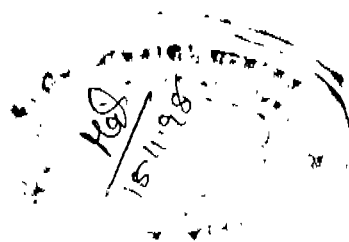
भारत का राजपत्र

The Gazette of India

असाधारण
EXTRAORDINARY

भाग III—खण्ड 4
PART III—Section 4

प्राधिकार से प्रकाशित
PUBLISHED BY AUTHORITY



सं० 43]
No. 43]

नई दिल्ली, बुधस्वतिवार, अगस्त 13, 1998/श्रावण 22, 1920
NEW DELHI, THURSDAY, AUGUST 13, 1998/SRAVANA 22, 1920

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

अधिसूचना

नई दिल्ली, 13 अगस्त, 1998

सं. टी ए एम टी/6/97-बी पी टी.—महापत्तन न्यास अधिनियम, 1963 (1963 का 38) की धारा 48, 49 और 50 द्वारा शक्तियों का प्रयोग करते हुए महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण, मुंबई पत्तन न्यास के गोदी निर्जलन प्रभारों में संशोधन को एतद्वारा अनुमोदित करता है, जैसा कि संलग्न अनुसूची में उल्लेख किया गया है।

अनुसूची

महापत्तन प्रशुल्क प्राधिकरण

मामला सं. टी. ए. एम. पी./6/97-एम बी पी टी

मुंबई पत्तन न्यास

....

आवेदक

आदेश

(27 जुलाई 1998 को पारित)

यह मामला मुंबई पत्तन न्यास (MBPT) के गोदी निर्जलन प्रभारों में संशोधन के लिए उनसे प्राप्त प्रस्ताव से उठा है।

2. इस प्राधिकरण द्वारा निर्धारित प्रक्रिया के अनुसार यह प्रस्ताव संबंधित प्रयोक्ता संगठनों को टिप्पणी के लिए परिचालित किया गया था। प्राप्त टिप्पणियों को प्रक्रिया के अनुसार पुनः मुंबई पत्तन न्यास को 'फीड बैक' सूचना के रूप में भेजा गया। पत्तन न्यास और पत्तन प्रयोक्ताओं के साथ एक संयुक्त सुनवाई मुंबई में 18 जून 98 को की गई।

3. गोदी निर्जलन प्रभारों में संशोधन संबंधी प्रस्तावों पर प्राधिकरण ने आज अपनी बैठक में प्रस्ताव के सभी पहलुओं पर विचार किया। उल्लिखित सभी तथ्यों और कार्यसूची नोट में प्रस्तुत की गई जानकारी पर विशेषकर मुंबई में 18 जून 98 को की गई संयुक्त सुनवाई की प्रक्रिया संबंधी रिपोर्ट पर पूर्णतया ध्यान दिया गया।

4. प्राधिकरण ने प्रयोक्ताओं द्वारा जोर दिए गए निम्न बिंदुओं पर ध्यान दिया :—

- (i) प्रभारों में 90% वृद्धि करने संबंधी प्रस्ताव से भारी बोझ पड़ेगा। पुरानी दरों पर भी मुंबई पत्तन न्यास के प्रभार सिगापुर, कोलंबो आदि में समान प्रभारों के दो गुने से अधिक हैं। इस संशोधन से यह प्रभार और बढ़ जाएगा और ए बी डी की सहायता से 25.50 करोड़ रुपये के निवेश के संदर्भ में जब एक और संशोधन होगा तो इसमें बहुत अधिक वृद्धि हो जाएगी।
- (ii) बहुत अधिक खर्चीला होने के अलावा मुंबई पत्तन न्यास की निर्जल गोदी में कोई आधुनिक सुविधाएं (अर्थात् जेट वॉशिंग, क्लैस्टिंग, स्प्रे पेंटिंग) नहीं है। वर्ष में यह लगभग 75 जलयानों को हैंडल करता है जबकि आधुनिक सुविधाओं से 200 जलयानों को हैंडल कर सकता था।
- (iii) इस अल्प उपयोग का कुप्रभाग इस तथ्य से और अधिक बढ़ जाता है कि पत्तन क्राफ्ट का निर्जल गोदी सुविधाओं पर एकाधिकार हो जाता है। मुंबई पत्तन न्यास को दोहरी हानि होती है क्योंकि पत्तन क्राफ्ट उनकी सेवाओं के लिए कोई भुगतान नहीं करते।

(iv) इनसे सबसे ऊपर दक्षता का स्तर बहुत बुरा है। उत्पादकता का कोई मानदंड नहीं है। और ऐसा कोई संकेत नहीं है कि प्रभारों में वृद्धि के साथ इसमें भी सुधार होगा।

(iv) समस्याएं इस बात से और बढ़ जाती हैं कि मरम्मत-बर्थें गोदियों से जुड़ी नहीं हैं।

5. प्राधिकरण ने मुंबई पत्तन न्यास की ओर से दिए गए निम्न स्पष्टीकरणों पर भी ध्यान दिया :—

(i) दूर 1990 के बाद अर्थात् 8 वर्षों के बाद संशोधित किए जाने के लिए प्रस्तावित हैं।

(ii) प्रस्ताव प्रचालन लागत में 89% के घाटे पर आधारित है।

(iii) संशोधन 1995-96 के आंकड़ों पर आधारित है। यदि यह 1997-98 के आंकड़ों पर आधारित होता तो यह बहुत अधिक होता।

(iv) पुनः संशोधन में ए डी ए बी की सहायता से 25.50 करोड़ रुपये के निवेश को ध्यान में नहीं रखा गया है। यदि इसको ध्यान में रखा जाता है तो संशोधन बहुत अधिक होगा।

(v) पत्तन, निर्जल गोदी में केवल स्थान किराए पर देते हैं। मरम्मत कार्य निजी पक्षकारों द्वारा किए जाते हैं। अतः मुंबई पत्तन न्यास का उत्पादकता मानदंड निर्धारित करने का कोई प्रश्न नहीं उठता।

(vi) निर्जल गोदी में सुविधाएं आधुनिक की जा रही हैं। आई एन एस ए, एम ए एन एस ए ए, सी एल एस ए जैसे सभी प्रयोक्ताओं से परामर्श किया गया है। जल हाइड्रोलिक प्रणाली को बदलकर विद्युत प्रणाली में कर दिया गया है। अन्य सुधारों पर कार्य चल रहा है।

(vii) प्रत्येक गोदी से दो मरम्मत बर्थों को जोड़ने और उनके प्रचालन का निजीकरण करने का प्रस्ताव है। इस बदलाव से लागत में कमी आएगी।

(viii) निर्जल गोदी सुविधाओं का कथित अल्प उपयोग पत्तन क्राफ्टों का उन पर एकाधिकार होने के कारण नहीं है। प्रमाण्य आंकड़े यह दर्शाते हैं कि पत्तन क्राफ्टों द्वारा लिए जाने वाले समय से समय का केवल थोड़ा सा प्रतिशत बढ़ता है। इसके अलावा पत्तन क्राफ्टों से संबंधित प्रचालनों की लागत के बारे में बही समायोजन भी होता है।

6.1. प्राधिकरण ने यह रुख अपनाया है कि जब तक वैकल्पिक माडल तैयार नहीं कर लिया जाता, यह 'लागत जमा अन्य खर्च' की नीति जारी रखेगा और स्वयं में संभव सुधार करेगा। इस मामले में मुंबई पत्तन न्यास ने घाटे के रूप में दावे को प्रमाणित करने के लिए आंकड़े प्रस्तुत किए हैं; और प्रयोक्ताओं ने आंकड़ों को चुनौती नहीं दी है।

6.2 प्राधिकरण का यह निश्चित मत रहा है कि यह असंगतता और अदक्षता, यदि कोई हो का पता लगाने के लिए 'आधार' ('लागत जमा माडल') भी खुला रहेगा। चूंकि वर्तमान में प्राधिकरण ऐसा कार्य करने के लिए साधन संपन्न नहीं है, इसलिए इस कार्य को बाद में करने के लिए यह अपना अधिकार सुरक्षित रखता है, जब यह पूर्णतः कार्यरत हो जाएगा।

6.3 मुंबई पत्तन न्यास का यह तर्क स्वीकार्य नहीं है कि चूंकि वास्तविक मरम्मत कार्य निजी पक्षकारों द्वारा किए जाते हैं इसलिए किसी उत्पादकता मानदंड को लागू करने के लिए उसे (मुंबई पत्तन न्यास) जिम्मेदार न ठहराया जाए। इस संदर्भ में यह मानना संगत होगा कि केवल उन्हीं निजी पक्षकारों को मुंबई पत्तन न्यास की निर्जल गोदियों में मरम्मत कार्य करने के लिए अनुमति दी जाती है जिन्हें मुंबई पत्तन न्यास द्वारा लाइसेंस दिया जाता है। इस प्रकार से मुंबई पत्तन न्यास इस संबंध में सभी जिम्मेदारियों से अपने को सर्वथा मुक्त नहीं कर सकता। तथापि, यदि वह इस जिम्मेदारी से स्वयं को मुक्त रखना ही चाहता है तो उस प्रयोक्ता के पसंद के किसी निजी पक्षकार को लाने की अनुमति देने के लिए भी उसे अवश्य तैयार रहना चाहिए। इस निर्णय के आलोक में मुंबई पत्तन न्यास को अपने रुख की समीक्षा करना अपेक्षित है और या तो वह उचित, न्यायपूर्ण और तर्कसंगत उत्पादकता मानदंड निर्धारित करे या विकल्प के रूप में केवल लाइसेंस प्राप्त मरम्मतकर्ता के आने की अनुमति के बारे में अपने प्रतिबंधों को हटा ले। प्रयोक्ता के लिए यह छूट होगी कि वह अपनी पसंद के किसी भी निजी मरम्मतकर्ता को लाए।

6.4 आधुनिकीकरण के प्रश्न पर मुंबई पत्तन न्यास का प्रत्युत्तर कोई बहुत स्पष्ट नहीं है। इसे बिल्कुल विशिष्ट और समयबद्ध होना होगा। स्पष्टतया आधुनिक सुविधाओं के सृजन के लिए अतिरिक्त निवेश अपेक्षित होगा; और परिणामस्वरूप लागत बढ़ सकती है। किन्तु इस एक अपरिहार्य आकस्मिकता कहा जा सकता है। जैसा कि आई एन एस ए द्वारा उल्लेख किया गया है कि आपदाग्रस्त जलयानों के पास अन्यत्र जाने का कोई विकल्प नहीं होता इसलिए उनके दोहन के लिए स्वयंसिद्ध संभावनाएं हैं। यदि उन्हें निर्जल गोदियों में अनिवार्यतः जाना ही पड़े तो उनके लिए बेहतर होगा कि वे उच्चतर प्रभार अदा करें और आधुनिक सुविधाएं प्राप्त करें।

6.5 प्रत्येक गोदी से दो मरम्मत बर्थों को जोड़ने से संबंधित प्रस्ताव और फिर उनके प्रचालन का निजीकरण करने के प्रस्ताव का स्वागत है किन्तु इस कार्य के लिए कुछ समय सीमा का होना आवश्यक है। परन्तु जब तक ऐसा नहीं होता, संशोधन को रोक रखना वांछनीय नहीं है, जैसा कि आई एन एस ए द्वारा सुझाव दिया गया है और जैसा कि इससे पहले के आदेश के पैरा 5 (vii) में सुझाव दिया गया है, निजीकरण करते समय भी मुंबई पत्तन न्यास इस बात की सावधानी बरते कि वह या तो उत्पादकता मानदंड निर्धारित करे या विकल्प के रूप में केवल लाइसेंस प्राप्त मरम्मतकर्ताओं के प्रवेश की अनुमति के बारे में अपने प्रतिबंध हटा ले।

6.6 सिंगापुर, कोलंबो आदि की तुलना तथ्यात्मक रूप से सही हो सकती है और यह प्राधिकरण के निश्चित रुख के अनुरूप भी होगा कि वह भारतीय पत्तन प्रशुल्कों को अंतर्राष्ट्रीय रूप से प्रतियोगी स्तर पर ले जाने के लिए अपना मध्यम और दीर्घकालिक उद्देश्य रखे। किन्तु यह मानना होगा कि हम अभी भी इस लक्ष्य के नजदीक भी नहीं हैं। अतः इस समय उच्च लागत पर पूर्णतया ध्यान दिए जाने से भिन्न ऐसी तुलना करना यथार्थपरक नहीं होगा:—

7. फलतः और ऊपर दिए गए कारणों से निम्नलिखित निर्णय लिए गए हैं;

(i) गोदी निर्जलन प्रभार में 90% की वृद्धि करने से संबंधित प्रस्ताव को अनुमोदित किया जाता है।

(ii) यह अनुमोदन इस समझौते के अध्वधीन है कि आधुनिक सुविधाओं को संस्थापित करने के लिए योजनाओं के निष्पादन में शीघ्रता लाई जाएगी किसी भी प्रयोक्ता के लिए यह खुला

होगा कि वह इस मामले में प्राधिकरण के आदेश के एक वर्ष के बाद इस संबंध में स्थिति की समीक्षा के लिए अनुरोध करें।

- (iii) यह अनुमोदन इस समझौते के भी अध्यक्षीन है कि प्रत्येक गोदी से दो मरम्मत बर्थों को जोड़ने से संबंधित योजनाओं के निष्पादन में शीघ्रता की जाएगी। किसी भी प्रयोक्ता के लिए यह खुला होगा कि वह इस मामले में प्राधिकरण के आदेश के एक वर्ष के बाद इस संबंध में स्थिति की समीक्षा के लिए अनुरोध करे।
- (iv) निर्जल गोदी सुविधाएं चाहे मुंबई पत्तन न्यास द्वारा प्रचालित की जाएं या चाहे निजी पक्षकारों द्वारा चलाई जाएं, मुंबई पत्तन न्यास द्वारा उचित, न्यायपूर्ण एवं तर्कसंगत उत्पादकता मानदंड निर्धारित किए जाएंगे। विकल्प के रूप में उसे (मुंबई पत्तन न्यास) लाइसेंस प्राप्त मरम्मतकर्ताओं के प्रवेश की अनुमति के बारे में और प्रयोक्ता को अपनी पसंद के किसी निजी मरम्मत कर्ता को लाने की अनुमति देने के बारे में अपने प्रतिबंधों को हटाना होगा। किसी भी प्रयोक्ता के लिए यह खुला होगा कि वह इस मामले में प्राधिकरण के आदेश के एक वर्ष के बाद इस संबंध में स्थिति की समीक्षा के लिए अनुरोध करें।
- (v) प्राधिकरण के पास असंगतता और अदक्षता, यदि कोई हो, का पता लगाने हेतु लागत की संवीक्षा करने के लिए ऐसी समीक्षा किए जाने के समय 'आधार' को खोलने का अधिकार सुरक्षित रहेगा।

[सं. ए डी वी टी/III/IV/143/98]

एस. सत्यम, अध्यक्ष

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS NOTIFICATION

New Delhi, the 13th August, 1998

No. TAMP/6/97-BPT.—In exercise of the powers conferred by Sections 48, 49 and 50 of the Major Port Trusts Act, 1963 (38 of 1963), the Tariff Authority for Major Ports hereby approves the revision of dry docking charges of the Mumbai Port Trust as in the Schedule appended hereto.

SCHEDULE

TARIFF AUTHORITY FOR MAJOR PORTS

Case No. TAMP/6/97-MBPT

The Mumbai Port Trust

...

Applicant

ORDER

(Passed on this 27th day of July 1998)

This case arises out of a proposal received from the Mumbai Port Trust (MBPT) for a revision of their Dry Docking Charges.

2. In line with the procedure prescribed by this Authority, the proposal was circulated for comments to the concerned user-organisations. In accordance with the procedure, again, the comments received were communicated to the MBPT as feedback information. A joint hearing with the Port Trust and the port users was held in Mumbai on 18 June 1998.

3. The proposal to revise the Dry Docking Charges was considered in all its aspects by the Authority in its meeting today. All the facts stated and information furnished in the agenda note, especially the report on the proceedings of the joint hearing held in Mumbai on 18 June 98, were fully taken into account.

4. The Authority took note of the following points stressed by the users :

- (i) The proposal to increase the charges by 90% will cast a heavy burden. Even at the old rate, the MBPT charges are more than double of the equivalent charges in Singapore, Colombo, etc. With this revision, it will further increase. And, when another revision takes place, with reference to the investment of Rs. 25.50 crores with ADB assistance, it will become astronomical.
- (ii) Besides being very expensive, the MBPT Dry Dock has no modern facilities (e.g., jet washing, blasting, spray painting) and, consequently, is very slow in its operation. In a year it handles about 75 vessels when it shall be dealing with 200 vessels.
- (iii) The effect of this under-utilisation is compounded by the fact that port-craft monopolise the Dry Dock facilities. The MBPT loses doubly because port-craft do not pay for their services.
- (iv) On top of all this, the efficiency levels are abysmal. There are no productivity norms. And, there is no indication that they will improve with the increase in charges.
- (v) The problems are aggravated by the fact that repair berths are not attached to the Docks.

5. The Authority also took note of the following classification given on behalf of the MBPT:

- (i) The rates are proposed to be revised after 1990, i.e., after 8 years.
- (ii) The proposal is based on a deficit of 89% in operating costs.
- (iii) The revision is based on 1995-96 figures. If it is based on 1997-98 figures, it may have to be much more.
- (iv) Again, the revision does not take into account the investment of Rs. 25.50 crores with ADB assistance. If it is taken into account, the revision may have to be much higher.
- (v) The port only rents out space in the Dry Dock. Repair works are undertaken by private parties. There is, therefore, no question of MBPT prescribing productivity norms.
- (vi) The facilities are being modernised at the Dry Dock. Users like the INSA, the MANSAA, the CSLA have all been consulted. The lighting system has been improved. There has been a change from the water hydraulic system to the electric system. Other improvements are also underway.

- (vii) There is a proposal attach two repair berths to each Dock and privatise their operation. This change will result in reduction of costs.
- (viii) The alleged under-utilisation of the Dry Dock facilities is not because of port-crafts monopolising them. Verifiable data show that the time taken by port-craft adds up only to a small percentage of the total. Also, there is a book adjustment involved about the costing of the operations relating to port-craft.

6.1. The Authority has taken the stand that, until alternative models are developed, it will continue with the 'cost plus' approach and effect possible improvement within it. In this case, the MBPT has given data to substantiate the claims towards 'deficit'; and, the users have not challenged the data.

6.2. It has been the Authority's stated position that it will open up the 'base' (in the 'cost plus' model) also to identify irrelevancies and inefficiencies, if any. Since the Authority is not equipped at present to embark upon such an exercise, it reserves its right to take this up later when it becomes fully functional.

6.3. The contention of the MBPT that it shall not be held responsible for enforcing any productivity norms, on the ground that actual repair works are carried out by private parties, is not acceptable. It is relevant in this context to recognise that only those private parties who are 'licensed' by the MBPT are allowed to take up such repair works in its Dry Docks. That being so, the MBPT cannot altogether absolve itself of this responsibility in this regard. If, however, it does so wish to absolve itself of this responsibility, then, it must be prepared to allow the user to bring in any private party of his choice. In the light of this decision, the MBPT is required to review its stand and either prescribe just, fair, and reasonable productivity norms or, in the alternative remove its restriction about allowing entry only to licensed repairers. It shall be open to a user to bring in any private repairer of his choice.

6.4 The response of the MBPT on the point of modernisation is not very categorical. It has to be quite specific and time-bound. Obviously, additional investments will be required to create modern facilities; and, consequently, costs may go up. But, that can be said to be an inevitable contingency. As has been pointed out by the INSA, there is a built-in scope for exploitation since vessels in distress have no choice to go elsewhere. If they have necessarily to go to these Dry Docks, it may be better for them to pay a higher charge and get modern facilities.

6.5 The reference to the proposal to attach two repair berths to each Dock and then to privatise their operation is welcome. But, there must be some time limitation to this action. But, it may not be desirable to hold up the revision till it happens as has been suggested by the INSA. And, even while privatising, as has been suggested in para 5 (vii) of this Order earlier, the MBPT must take care either to prescribe productivity norms or, in the alternative, remove its restriction about allowing entry only to licensed repairers.

6.6 The comparison with Singapore, Colombo, etc., may be factually correct. And, it may also be in consonance with the stated position of the Authority to have as its medium and long-term objective to push Indian port tariffs to internationally competitive levels. But, it has to be recognised that we are still nowhere near this goal. At this stage, therefore, it may not be realistic to go in for such comparisons other than for spotlighting the high costs.

7. In the result, and for the reasons give above, the following decisions are taken :

- (i) The proposal to increase the Dry Docking Charges by 90% is approved.
- (ii) This approval is subject to the understanding that execution of the plans to install modern facilities will be expedited. It shall be open to any user to seek a review of the position in this regard after one year of the Authority's Order in this case.
- (iii) This approval is subject to the further understanding that execution will be expedited of the plans to attach two repair berths to each Dock. It shall be open to any user to seek a review of the position in this regard after one year of the Authority's Order in this case.
- (iv) Irrespective of whether the Dry Dock facilities are operated by the MBPT or by private parties, just, fair, and reasonable productivity norms shall be prescribed by the MBPT. In the alternative, it must remove its restriction about allowing entry only to licensed repairers and allow the user to bring in any private repairer of his choice. It shall be open to any user to seek a review of the position in this regard after one year of the Authority's Order in this case.
- (v) The Authority reserves its right to open up the 'base' at the time of such review, to scrutinise the costs to identify irrelevancies and inefficiencies, if any.

[No. ADVT/III/IV/143/98]

S. SATHYAM, Chairman